

COMODITÀ REVERSIBILE

FAR LE MANOVRE CON DUE DITA

Viziati dalla facilità delle automobili di oggi, non tutti i guidatori di storiche apprezzano la durezza del loro sterzo, che rende ogni parcheggio un'impresa. Una soluzione può essere quella di montare un servocomando anche su vetture che in origine non lo adottavano. Ed eliminarlo è quasi un gioco da ragazzi...

Testo di **Maurizio Schifano**



1. Via la parte elettrica
Dopo aver scollegato la batteria e tolto le coperture inferiori del piantone, occorre scollegare i cavi per il comando degli indicatori di direzione e del clacson.

2. ...e via il piantone
Tolto il guscio superiore, si può estrarre il piantone, dopo averlo staccato dalla crociera e svitato la staffa che lo fissa alla plancia.

3. Piccoli adattamenti
Nel caso della Jaguar MK2, per far posto al servomotore elettrico occorre modificare una parte del condotto del riscaldamento.

4. Presenza discreta
Il nuovo piantone va posizionato in modo che il servomotore risulti ben alloggiato nel vano predisposto e quindi meno visibile.

Diciamo la verità: pochi oggi sono ormai disposti a farsi venire i crampi ai bicipiti e, d'estate, a sudare sette camice, per azionare lo sterzo di un'automobile. Cosa che si verifica sulla stragrande maggioranza delle vetture storiche, per le quali il servosterzo era un lusso, diffuso a partire dagli anni Cinquanta, ma solo su alcune grandi berline e spesso come optional a pagamento.

Un dispositivo idraulico piuttosto complesso, che in genere poteva essere montato solo in origine, che quasi sempre prevedeva un rapporto di demoltiplicazione diverso da quello dello sterzo nella versione non servoassistita e che aveva lo svantaggio di sottrarre almeno 3-4 CV al motore, necessari per il funzionamento, in continuo, della pompa. L'avvento, una decina d'anni fa, di dispositivi elettrici, più semplici e con un assorbimento di potenza decisamente più contenuto, studiati per equipaggiare vetture con motori di potenza ridotta, ha offerto lo spunto per realizzare un sistema adatto alle vetture storiche, facile da installare, anche su modelli che non adottavano il servosterzo neanche come accessorio.

Il sistema non comporta modifiche irreversibili e inoltre è disinseribile, tramite un pulsante, quindi in linea teorica non richiederebbe un collaudo in Motorizzazione. In pratica, occorre smontare il piantone originale e sostituirlo, utilizzando gli stessi attacchi, con uno nuovo al quale è collegato un servomotore elettrico. Per il resto basta montare nella plancia la centralina di comando e il relativo interruttore ed effettuare i collegamenti elettrici alla batteria, a massa e al blocchetto d'accensione. Ciò è agevolato dal fatto che esistono kit dedicati per un buon numero di "storiche" (alcuni

sono elencati nella tabella in basso), fra le quali la Jaguar MK2 3,4 Litre protagonista del servizio, che ha un peso a secco di 1460 kg, con oltre il 55% gravante sull'asse anteriore.

La possibilità di inserire e di disinserire manualmente il servosterzo (tramite un interruttore che funziona solo a motore in moto) torna molto utile, dal momento che in realtà il dispositivo risulta necessario solo in manovra. A richiesta può essere fornito un sistema aggiuntivo per regolare, tramite un potenziometro, l'azione del servomotore, utile invece se si intende mantenerlo sempre inserito; la vettura del servizio, per semplificare al massimo il funzionamento, non ne era dotata.

L'azione del servosterzo, che a vettura quasi ferma è accompagnata da un leggero gemito, consente di girare il volante con solo due dita, rendendo ancora più godibile la MK2. I guidatori potranno così sempre e comunque mantenere l'aplomb da veri signori che ben si addice a questa raffinata berlina. **R**



PREZZI

ALFA ROMEO 2600 SPRINT	€ 2650
BMW SERIE 02	€ 1450
FERRARI 250 GT	€ 3250
FIAT 124 SPORT SPIDER	€ 1800
JAGUAR MK2	€ 2450
LANCIA FLAMINIA	€ 2550
MASERATI MISTRAL	€ 3150
MERCEDES-BENZ 230 SL	€ 2650

L'IMPIANTO AI "RAGGI X"

SU MISURA PER 250 STORICHE

Al momento i kit disponibili, per equipaggiare i più svariati modelli di vetture storiche, sono oltre 250. Essi sono composti da un piantone (1) al quale è collegato, tramite un rinvio a 90° pignone elicoidale-vite senza fine, un servomotore elettrico; (2) centralina di comando; (3) set di cablaggi, con l'interruttore e l'eventuale potenziometro per regolare l'intensità della servoassistenza (4). Particolarmente accurato il dimensionamento del piantone che, una volta montato, deve mantenere la geometria dello sterzo originale, adattandosi perfettamente ai sistemi più datati, col piantone in un unico pezzo direttamente connesso alla scatola guida, o a quelli più moderni, col piantone in più tronconi uniti da crociera. Per info www.ezpowersteering.it

